

# I

安全の追求に向けて

新たな「JR西日本グループ鉄道安全考動計画 2022」は、福知山線列車事故のような事故を二度と発生させないという決意のもと、原点に立ち返り、安全を追求するために策定しました。社会からの信認を得られるよう、JR西日本グループが一丸となって、本計画を確実に遂行していきます。

# 1 鉄道の安全

当社は鉄道の運行を通じて、お客様のかけがえのない尊いお命をお預かりしています。お客様を安全に目的地までご案内するとともに、その業務に携わる誰もが怪我や死亡に至ることがないように、安全を確保し続けなければなりません。

## (1) 安全を維持する鉄道システム

### ①鉄道の安全

- ・ 鉄道は、列車が動き出すことによりさまざまなリスクが発生します。安全な状態とは、既知のリスクを許容範囲内に抑え込み続けるとともに、環境の変化などにより発生する新たなリスクを予測し、許容範囲内に抑え込んでいる状態です。
- ・ 安全な状態を維持するには、設備の保守・取替、ルールの遵守や基本動作の実行、変化などに対応した設備の新設・改良、ルール・仕組みの変更など、ハードとソフトを効果的に組み合わせなければなりません。
- ・ こうした弛まぬ努力により、はじめて安全かつ安定的に列車を運行できます。
- ・ そして、リスクが許容範囲を超えると想定される場合や安全が確認できない場合には、直ちに列車の運行を停止しなければなりません。

### ②人と機械の調和

- ・ 鉄道の安全は、列車の運行に必要な車両、線路、信号などの技術の進歩と、列車を運行する中で発生した多くの重大な事故を教訓として構築された安全の仕組みによって実現されています。
- ・ 安全の仕組みは複雑で多岐にわたっていますが、基本的なシステムとして、ブレーキ、閉そく、鎖錠などがあります。これらは新たな技術の導入などにより進化してきました。閉そくは手動のタブレット式から自動閉そく式へ、鎖錠は機械式から電気式の継電や電子連動装置へ進化しました。また乗務員の信号見誤り対策として開発されたATSなど、ヒューマンエラーに対するバックアップ機能も充実してきました。
- ・ 「人」は意図せずエラーを起こすものとの前提に立ち、ヒューマンエラーは結果であり、原因ではないとの観点から、安全をバックアップする保安設備を絶え間なく、高いレベルに進化させるとともに、ヒューマンエラーが発生しにくい装置や機器の具体化を進め、人と機械のより良い調和をめざして、鉄道システムの機能を向上させることが必要です。

### ③安全を支える技術

- ・列車を安全に走行させるためには、機械・電気・土木・材料などの工学分野で進歩する設計・製造・修理・材料の劣化管理などの技術を応用して鉄道システムを構築し、ルールを適切に定める必要があります。
- ・そして、それらを確実に運用し、技術の進歩に合わせた改善を実施し続けることも必要です。

### ④安全を支える人

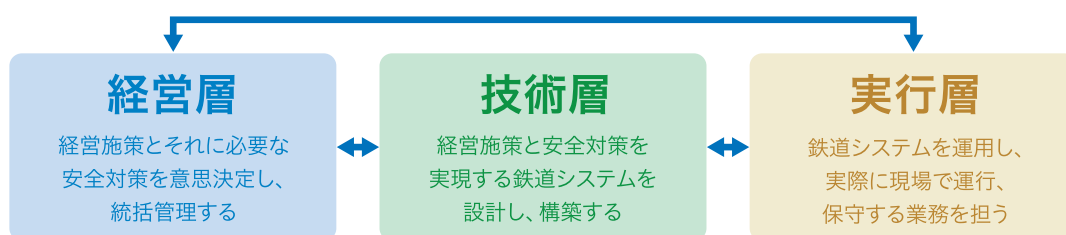
- ・列車の運行、それを支える鉄道システムの設計・維持、ルールの策定に携わるのは「人」です。したがって、一人ひとりが「人」として果たすべき役割の重要性を認識し、その役割を果たすことが必要です。
- ・こうした安全を担う人材の確保と育成、各部門の専門性発揮と部門を超えた連携に取り組み続けることも必要です。また、安全を支える役割を果たす一人ひとり、かけがえのない大切な存在です。列車の運行の安全と同様に、働く「人」の安全を確保することも必要です。

### ⑤ヒューマンファクター

- ・安全を支える「人」は、意図せずエラーを起こしてしまうというマイナス面がある一方、予期せぬ事態に遭遇しても柔軟に適切な対応ができるという、機械やコンピュータプログラムでは代替できない極めて優秀な能力を備えています。
- ・したがって、これらヒューマンファクターの両面について理解し、ルールの最適化などを進めるとともに、異常時や緊急時において冷静に安全最優先の行動ができるための訓練を繰り返すことが必要です。

## (2) 組織の安全管理（安全マネジメント）

- ・「組織の安全管理（安全マネジメント）」は、「経営層」「技術層」「実行層」の三層による組織全体で安全を確保する仕組みを構築し、それらが時間の経過とともに劣化しないよう有効に機能させ、継続的な改善を図ることで「安全を維持する鉄道システム」の機能を向上させるものです。
- ・過去の事故などの対策に加えて、安全に対する感度を高め、先手の安全対策を講じるためのリスクアセスメントをはじめ、双方向のコミュニケーションにより安全に関する情報を的確に伝達する仕組みなど、組織全体で安全を確保する仕組みを構築しなければなりません。
- ・これら組織全体で安全を確保する仕組みを構築し、継続的な改善に結びつけるためには、「経営層」がリーダーシップを発揮し、計画を立てそれを実行し、チェックして修正するというPDCAサイクルを回し続けることが必要です。



双方向のコミュニケーション

### (3) 一人ひとりの安全考動

- ・ 鉄道事業は、非常に広範かつ多くの仲間が携わることから、「組織の安全管理」をより有効に機能させるためには、一人ひとりが安全最優先の意識のもと主体的に考えて行動することが必要です。
- ・ 具体的には、一人ひとりが安全に関する情報を報告、共有し、組織的な安全対策に結びつけるとともに、その情報を活用し、エラー低減に向けて自発的に取り組む「自己対策」、業務の質の向上に向けた体調管理をはじめとする「自己管理」を実践することが必要です。加えて、共に働く仲間働きかけて、自らの対策を展開することや仲間と実行できる対策を検討、実施していくことが、安全性の向上につながります。

上記の「組織の安全管理（安全マネジメント）」「一人ひとりの安全考動」を通じて、「安全を維持する鉄道システム」の機能を向上させ続けていきます。

これらを支えるのが、安全最優先の風土です。「危ないと感じたとき」と「安全が確認できないとき」は「迷わず列車を止める」など、何よりも安全が優先すべきであることを、JR西日本グループの一人ひとりが認識し、それぞれの立場で具体的に考動していきます。

## 2 福知山線列車事故の反省

当社は 2005 年 4 月 25 日、福知山線塚口駅～尼崎駅間において、106 名のお客様の尊いお命を奪い、563 名の方々にお怪我を負わせるという極めて重大な事故を惹き起こしました。

当社はこの事故を事前に想起することができなかったことから、当該曲線部に対する速度照査機能付きの A T S を整備しておらず、また社員教育などにおいてヒューマンファクターを十分考慮していませんでした。

事故後、反省すべき当社の課題を振り返り、さまざまな安全の取り組みを積み重ねる中で、なぜ福知山線列車事故を未然に防ぐことができなかったのかをあらためて考えると、以下の反省すべき点がありました。

### (1) 組織全体で安全を確保する仕組み

<リスクを抽出し対処する仕組みの不備>

- ・ 経営施策の計画段階
- ・ 経営施策の意思決定時
- ・ 経営施策の実施後（日々の業務運営時を含む）

<ヒューマンファクターを考慮した社員教育などの仕組みの不備>

### (2) 安全最優先の風土

<経営の効率化に伴う技術力や安全に対する感度の停滞>

<ヒューマンファクターの理解不足>

<行き過ぎた上意下達や信賞必罰と責任追及>

<成功体験による過信>

## (1) 組織全体で安全を確保する仕組み

### <リスクを抽出し対処する仕組みの不備>

鉄道事業を営む当社においては、経営施策とそれに必要な安全対策を意思決定し、統括管理する「経営層」、それを実現する鉄道システムを設計し構築する「技術層」、鉄道システムを運用し、実際に現場で運行、保守する業務を担う「実行層」が相互に連携し、それぞれの役割を誠実に遂行することを通じて、安全を確保することが必要です。具体的には、経営施策の実施にあたり、計画段階で「技術層」は施策に伴うリスクの抽出・評価を行い、安全対策を立案し、「経営層」は必要な安全対策がとられていることを確認した上で経営施策の意思決定を行います。そして、施策実施後（日々の業務運営時を含む）も「実行層」からの安全に関する気付きを踏まえて、「経営層」「技術層」が課題に対処します。

この三層で構成する組織全体で安全を確保する仕組みについて、事故前にどうであったかを振り返ると、経営施策実施における各段階で以下の反省すべき点がありました。

#### ・経営施策の計画段階

JR東西線開業時における大規模な線形変更や列車の速達化などを実現するダイヤ改正の計画段階において、当該曲線部へのATSの整備に至らなかったように、経営施策の計画段階において、重大な事故を未然に防止するために、リスクを事前に抽出し、対処する仕組みを構築できていませんでした。

#### ・経営施策の意思決定時

線形変更やダイヤ改正のような経営施策とATS整備などの安全対策を別個に検討していたように、必要な安全対策がとられていることを確認した上で経営施策を意思決定する仕組みがありませんでした。

#### ・経営施策の実施後（日々の業務運営時を含む）

線形変更やダイヤ改正のような経営施策の実施後に、日々の業務運営の中で、一人ひとりの安全に関する気付きに広く耳を傾け、重大な事故につながるリスクを収集し、対処する仕組みが不十分でした。

### <ヒューマンファクターを考慮した社員教育などの仕組みの不備>

航空・鉄道事故調査委員会「鉄道事故調査報告書」にあるとおり、大幅な速度超過につながる運転士のブレーキ使用の遅れについては、「虚偽報告を求める車内電話を切られたと思い本件車掌と輸送指令員との交信に特段の注意を払っていたこと、日勤教育を受けさせられることを懸念するなどして言い訳などを考えていたことなどから、注意が運転からそれた」ことによるものと考えられます。この背景として、ヒューマンファクターを考慮した社員教育などが不十分であり、ダイヤ設定についても、回復余力が少なく弾力性に欠けるものとなっていました。

当時は、エラーをした個人の責任を追及することで再発を防ぐことができると考え、懲戒処分や乗務員に対しペナルティと受け取られることのある再教育を行っていました。このことにより、乗務員はエラーの隠蔽や言い訳に意識が向かいがちになり、結果としてヒューマンエラーの防止というよりは、逆に事故を誘発しかねない状況になっていたと考えます。



## (2) 安全最優先の風土

これら組織全体で安全を確保する仕組みを構築できていなかった背景として、会社全体で安全最優先の風土を構築できておらず、特に「経営層」において安全最優先の認識と行動が不十分だったと考えます。

### <経営の効率化に伴う技術力や安全に対する感度の停滞>

会社発足当初、厳しい環境の中で経営基盤の確立を図るために経営全般にわたって効率化を進めていました。その結果、業務運営上の余力が減少したため、日々のオペレーションの維持に終始し、安全の取り組みを高められなかったことから、技術力が停滞し、安全に対する感度を高めることができていませんでした。

### <ヒューマンファクターの理解不足>

鉄道事業の特性である経験工学に基づき安全対策を積み重ねるうちに、「過去の事故などから得られた対策や知見のもとに成り立っている法令や規程などに基づいていれば安全は担保される」との考えが基本的な認識となっていました。この結果、対症療法的な再発防止対策に偏り、リスクを予測し事前に対策を講じることができていませんでした。

また、法令や規程などに基づいていれば安全は担保されるとの認識により「人はエラーするものである」「ヒューマンエラーは原因ではなく結果である」というヒューマンファクターの理解が不足し、原因を多面的に分析し対策を行うことが不十分でした。

### <行き過ぎた上意下達や信賞必罰と責任追及>

鉄道事業はその特性上、さまざまな技術により構成されていることから、運輸や車両、施設、電気などの専門分野で組織が構成されており、専門分野ごとの縦割り意識や指揮命令系統を明確にした上意下達の風土になりやすい素地を有しています。

当社は、国鉄時代の反省を踏まえ、各職場では業務指示の徹底と信賞必罰を基本とした職場管理を行っていました。これらが行き過ぎた結果、個人の責任追及を重視する風潮が強まり、縦割り意識が強くなるとともに、過度の上意下達の風土となり、ものが言いにくい雰囲気醸成され、「経営層」と「技術層」「実行層」の対話や上司と部下のコミュニケーション、専門分野間や職場間の相互連携が不十分な状況となっていました。

### <成功体験による過信>

当社は順調に経営基盤を確立していく中で、阪神・淡路大震災を経験し、その後完全民営化を果たし、次第に安定した経営実績を継続しうるようになりました。こうした成功体験を重ねる中で、過信に陥りやすい気質や現状を良しとする風潮が組織の中に芽生え、謙虚に社外に学ぶ姿勢が次第に薄れていき、社会との乖離が生じていたと考えます。

### (3) 今後に向けて

これらの振り返りを踏まえると、鉄道の安全の実現に向けては、「経営層」がリーダーシップを発揮し、安全最優先の風土と組織全体で安全を確保する仕組みを構築し、安全を維持する鉄道システムを充実すべきでした。

今後に向けて、安全最優先の風土を構築していくために、安全の確保に必要な業務執行体制のもと、技術力や安全に対する感度を維持、向上させるとともに、安全最優先の意識の浸透を一層図っていきます。

また、ヒューマンファクターの理解のもと、原因を多面的に分析するとともに、リスクを予測し対策を講じる未然防止の考え方を重視し、「経営層」と「技術層」「実行層」の対話や上司と部下のコミュニケーション、専門分野間や職場間の相互連携に努め、一人ひとりが安全に関する情報を報告しやすい環境をさらに整備していきます。

そして、「経営層」は鉄道の安全に対して強い関心を持ち続け、「経営層」を支える「技術層」も積極的に必要な意見を具申するなど、「実行層」を含めた三層がそれぞれの役割を誠実に実行していきます。特に「経営層」においては常に謙虚な姿勢で、今後とも安全最優先の認識のもと行動にあたっていきます。

組織全体で安全を確保する仕組みを充実していくために、安全最優先の風土のもと、社員教育などにおいて、ヒューマンファクターの理解に基づき、継続的な改善を図っていきます。経営施策の実施にあたっては、計画、意思決定、実施後の各段階において、三層が相互に連携し、リスクを抽出し対処する仕組みを一層充実させていきます。

当社は、尊い人命をお預かりする企業としての責任を果たしていなかったことを深く反省し、将来にわたり、「福知山線列車事故のような事故を二度と発生させない」との変わらぬ決意を安全の取り組みの原点とし、JR西日本グループの一人ひとりが安全の実現に向け、不断の取り組みを積み重ねていきます。



## 3 新幹線における重大インシデントの受け止め

2017年12月11日に発生させた新幹線における重大インシデントについては、新幹線の安全な走行を脅かす台車の亀裂を発見できなかったこと、そして異常を感じたにもかかわらず運行を継続させたことに大きな問題がありました。

具体的には「異常を検知する手段の不足」「ルールで対応できない場合の判断力の不足」「関係者間での認識のズレ」「関係者間での判断の相互依存」に課題があり、実施できる対策から直ちに行い、またハード対策など検討を要するものについても早期に計画を立て実現に向けて進めていきます。

これらの対策を確実に進捗させるとともに、今後の調査結果を踏まえて対策を追加し、新幹線の安全性を高めていきます。

さらに、新幹線の運行を支えるシステムに潜在するリスクを積極的に洗い出し、必要な対策を講じていきます。

### (1) 台車の亀裂を発見できなかったこと

#### <異常を検知する手段の不足>

走行中における台車の異常を検知する装置は、軸箱の温度などの限定された範囲にとどまっていた。

また、台車の検査については、定期的に行う重点箇所に対する磁粉探傷という手法による検査とその他の箇所に対する外観上の目視検査との二つの方法で行っていました。

### (2) 異常を感じたにもかかわらず運行を継続させたこと

#### <ルールで対応できない場合の判断力の不足>

運行停止の判断については、明らかに列車を止めなければならない場合を除き、におい、音、振動などが組み合わさったケースで、具体的にどう判断するのかが曖昧な状態でした。

これまでルールの遵守に注力して取り組んできましたが、それらでは対応できない場合における安全最優先の判断や行動の徹底が不十分でした。

#### <関係者間での認識のズレ>

情報を伝える側と受ける側で認識の差異は起こりうるというヒューマンファクターの観点から見ると、社員間や組織間の情報共有の仕組みや手段は不十分であり、お互いの意見を伝えるコミュニケーションスキルも不足していました。

#### <関係者間での判断の相互依存>

関係者間で判断を相互に依存する状態になったことは、認識のズレが背景にありますが、一人ひとりが必要な判断を行い、それを行動に移し、自らの責任を確実に果たす当事者としての意識の浸透が不十分でした。

### (3) 今後に向けて

異常を検知する手段については、台車の亀裂に至るような予兆を未然に発見するために検知装置を導入します。また、車両保守を担当する社員一人ひとりのレベルアップと体制の強化を図り、人とハードの両面で対応していきます。

さらに、台車の検査においては、当該箇所の入念な目視点検に加え、傷の発生が外部から発見しにくい箇所を検査できる手法を導入します。

運行停止の判断のすべてをルール化することは困難であり、これまでも浸透を図ってきた「危ないと感じたとき」は列車を止めることに加え、ブレーズンであった「安全が確認できないとき」についても「迷わず列車を止める」ことを「経営層」から明確にメッセージを発信し続け、JR西日本グループ全員で共有します。

また、異常時には現場の判断を最優先とする価値観についても共有します。

そして、自らが列車を止める判断を行う場面を一人ひとりが考え、対応を確認する実践的な教育・訓練を充実させていきます。

正確に現地の状況を伝えるために、コミュニケーションツールを導入し活用するとともに、「正確に伝える、正確に聞き出す」など情報伝達の言葉に関する教育を実施していきます。

加えて、自らの責任を果たすために、思い違いや誤った行為・指示などに対し、相手の組織や立場にかかわらず「確認し合う」コミュニケーションスキルを導入していきます。

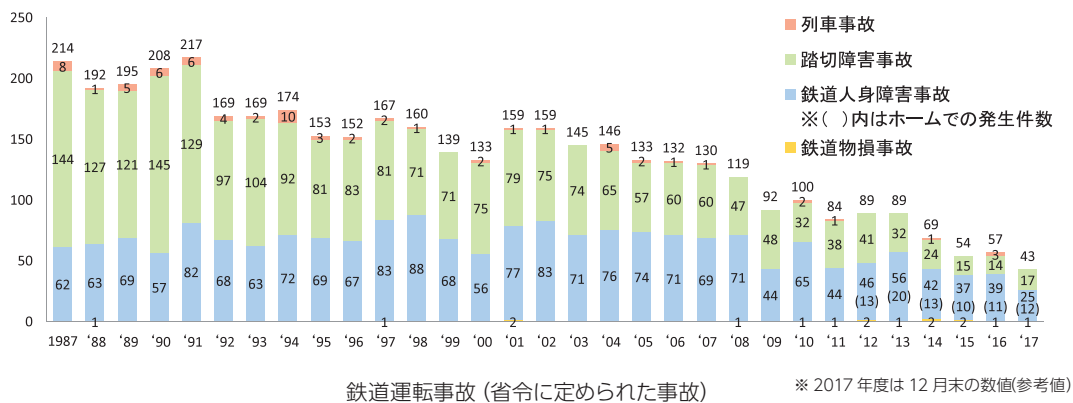
さらに、高速鉄道である新幹線は、事象発生の頻度が低くとも被害は重大になる可能性が高いという特性を認識した上で、「経営層」がリーダーシップを発揮し、「技術層」「実行層」とともに組織全体で、新幹線のシステムにおいて顕在化しているリスクを再確認するとともに、潜在するリスクを徹底的に洗い出していきます。

そして、新幹線の運行を支えるシステムの主たる構成要素である「設備」「仕組み・ルール」「技術」「人」「組織」について、リスクの低減に向けて解決すべき課題を明確にし、具体的な対策を講じていきます。

## 4 これまでの安全計画の振り返りと今後に向けて

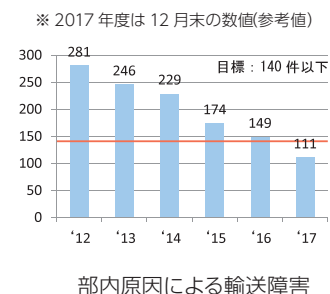
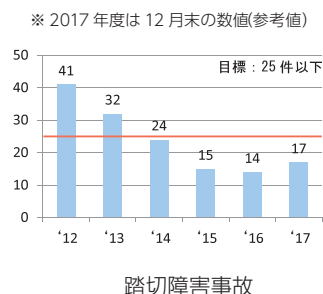
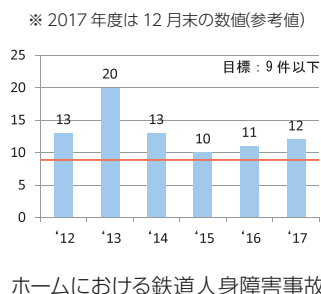
福知山線列車事故の反省を踏まえ、これまで当社は「安全性向上計画」「安全基本計画」「安全考動計画 2017」を策定し、組織全体で安全を確保する仕組みと安全最優先の風土の構築に向けて、さまざまな安全の取り組みを積み重ねてきました。これらとともに、保安設備の整備による運転事故対策、耐震補強などの自然災害対策、ホーム・踏切の安全対策などのハードの充実を図りました。

その結果、鉄道運転事故や重大な労災の発生件数は総じて減少傾向となってきました。



また、「安全考動計画 2017」では具体的な到達目標を掲げ取り組みました。「お客様が死傷する列車事故ゼロ」については発生していないものの、新幹線における重大インシデントなど、重大な事象を発生させました。さらに、「死亡に至る鉄道労災ゼロ」については、この間に2名の尊い命が失われました。また、「ホームにおける鉄道人身障害事故3割減」については、到達することができませんでした。一方で「踏切障害事故4割減」「部内原因による輸送障害5割減」については、掲げた目標に近づきつつあります。

目標を掲げて全員で取り組むことで効果がみられたことから、未達となった項目の反省も踏まえた上で、本計画でも継続して到達目標を設定し取り組んでいきます。



このたび、新たな安全計画を策定するにあたって、当社の安全の取り組みの原点である福知山線列車事故に立ち返り、なぜあの事故を防ぐことができなかったかを見つめ直し、積み重ねてきた安全の取り組みを振り返りました。その上で、新幹線における重大インシデントを重く受け止め、あらためて安全の取り組みを振り返り、課題を抽出しました。

### <組織全体で安全を確保する仕組み>

仕組みの構築に向けて、これまで取り組んだ主な内容は次のとおりです。

- ・ 鉄道運行にかかわるリスクを予測し事前に対処するリスクアセスメントの導入
- ・ 報告しやすい環境に向けた、ヒューマンエラーに対する処分・マイナス評価の見直し
- ・ 安全管理体制に対する第三者評価の導入、組織の安全管理の仕組みの整備
- ・ 「経営層」「技術層」「実行層」の相互連携に向けた安全ミーティングの仕組みの構築
- ・ 再発防止教育、新任者教育などの見直し

「福知山線列車事故の反省」に基づき、これまでの取り組みを振り返ると、施策や作業に潜むリスクをあらかじめ検討する計画リスクアセスメントやリスク管理について、潜在リスクの抽出やリスク管理の仕組みに課題があり、改善を図ります。また、発生事象の対策として新たなルールを逐次追加してきた結果、実際の場面で遵守しにくくなるなど一部に課題が生じており、ルールの有効性などを検証し、改善する仕組みを構築します。

その上で、新幹線における重大インシデントを踏まえ、あらためてこれまでの取り組みを振り返ると、安全にかかわる方針の浸透、自らの責任を確実に果たすための相互連携が不十分であり、「経営層」がより明確かつ直接的に、何よりも安全を優先するというメッセージを発信し続けるとともに、仕組みの充実を図ります。また、事象発生頻度は低くとも被害は重大となるリスクの洗い出しについても不十分であり、潜在リスクの抽出に向けて、新たな観点の手法を取り入れるなど、リスクアセスメントを充実します。

### <安全最優先の風土>

安全最優先の風土の構築に向けて、これまで取り組んだ主な内容は次のとおりです。

- ・ 「企業理念」の制定にあわせた「安全憲章」の見直し
- ・ 安全意識の浸透に向けた鉄道安全考動館などでの福知山線列車事故を心に刻む研修の実施
- ・ ヒューマンファクターの理解の浸透に向けた安全研究所の設立や各種研修の実施
- ・ 技術力の向上に向けた組織の見直しや体制強化
- ・ 上司と部下のコミュニケーション向上に向けた管理者教育の実施

「福知山線列車事故の反省」に基づき、これまでの取り組みを振り返ると、安全にかかわる方針やヒューマンファクターの理解は進んできましたが、実践に結びつくまでの理解という点で課題があり、さらなる浸透を図ります。

その上で、新幹線における重大インシデントを踏まえ、あらためてこれまでの取り組みを振り返ると、既存のルールで対応できない場合などに安全最優先の判断や行動をとることが、組織全体にまで徹底できていませんでした。このため、ルールの遵守を基本としつつ、直面する状況においては、お客様や仲間の安全を確保するために、一人ひとりがリスクを具体的に考えて何よりも安全を優先する判断や行動につなげます。

「安全性向上計画」と「安全基本計画」「安全考動計画 2017」において積み重ねてきた取り組みを引き継ぎ、今後も改善を図りながら、それぞれの趣旨に基づき着実に継続していきます。

## 5 取り巻く環境などの変化

今後、当社を取り巻く外部環境や当社内部の状況の変化については、以下のようなことが想定されます。

### 外部環境の変化

- ・ 雨の降り方の局地化、集中化など、激甚化する自然災害
- ・ 近い将来の発生が想定され、より一層の対応が求められる南海トラフ地震
- ・ 社会からの要請が高まるホームドアの設置など、ホーム上の安全の確保
- ・ 高齢者の踏切事故など、社会環境の変化に応じて顕在化するリスク
- ・ 東京オリンピック・パラリンピックを控え、高まるテロのリスク
- ・ 情報ネットワークやICTなどの分野を中心に進む新しい技術開発
- ・ 労働人口の減少に伴い困難となる、鉄道の安全を支える人材の確保

### 当社内部の状況の変化

- ・ 技術・技能の継承に課題が生じるベテランの大量退職
- ・ 福知山線列車事故後入社の手先の増加

これらの外部環境の変化を踏まえ、斜面防災対策や耐震補強などの防災・減災、ホーム柵や踏切における障害物検知装置などの安全対策、テロなどに対する防犯対策、センシング\*などの新たな技術の活用、機械化による作業の解消とシステムチェンジなどを進めます。併せて、当社内部の状況の変化を踏まえ、技術・技能向上、安全最優先の意識の浸透などに取り組んでいきます。

\*センサー（感知器）などを使用してさまざまな情報を計測・数値化する技術



湖西線比良～近江舞子駅間  
強風による電化柱倒壊



北陸線今庄～湯尾駅間  
局地的豪雨による土砂流入

2017年10月 台風21号による被害



## 6 めざす姿

「安全最優先の意識の浸透」を土台とし、「組織の安全管理の充実」「一人ひとりの安全考動の実践」を通じて、「安全を維持する鉄道システム」の充実を図り、「全員参加型の安全管理」を実現し、重大な事故・労災の未然防止をめざします。

具体的には、直面する状況において、お客様や仲間の安全を確保するために、一人ひとりがいったん立ち止まって「リスクを具体的に考える」ことからスタートし、何よりも安全を優先する判断や行動につなげます。

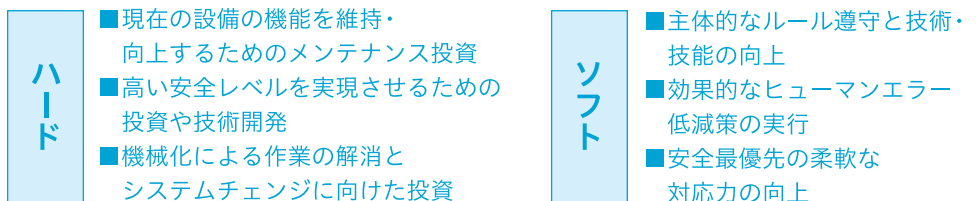
### JR 西日本グループ鉄道安全考動計画 2022

#### 全員参加型の安全管理

#### 一人ひとりがリスクを具体的に考える

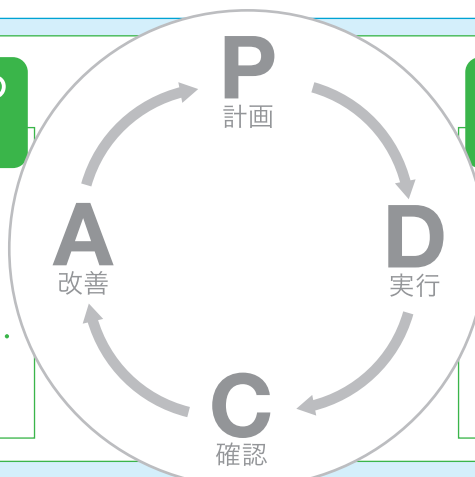
お客様や仲間の安全を確保するために、  
一人ひとりがいったん立ち止まって「リスクを具体的に考える」ことからスタートし、  
ルール趣旨に立ち返り、何よりも安全を優先する判断や行動につなげます。

#### 安全を維持する鉄道システムの充実



#### 組織の安全管理の充実 (安全マネジメント)

- リスクアセスメントの質の向上
- 安全マネジメントシステムの充実
- 現実的なルールを策定・維持するための仕組みの構築



#### 一人ひとりの安全考動の実践

- 報告しやすい環境作り
- 自己対策、自己管理の実践
- 仲間と実行できる対策の検討・実施

- 福知山線列車事故を心に刻む取り組みと安全にかかわる方針の理解と実践
- 安全に対する感度の向上と安全最優先の判断と行動

#### 安全最優先の意識の浸透